



Brüssel, den 20. August 2019
(OR. en)

11140/19

TRANS 406
CLIMA 212
ENV 688
ENER 406
SUSTDEV 105
AGRI 388
ECOFIN 703
COMPET 574
MI 566

VERMERK

Absender:	Vorsitz
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Komm.dok.:	15011/18
Betr.:	Ein sauberer Planet für alle: Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft – Verkehrspolitische Aspekte – Orientierungsaussprache

1. Am 28. November 2018 hat die Kommission die Mitteilung "Ein sauberer Planet für alle: Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft" angenommen.
2. Auf der Tagung des Rates (Verkehr) am 20. September 2019 werden die Ministerinnen und Minister ersucht werden, eine Orientierungsaussprache über die Mitteilung zu führen. Der Vorsitz hat ein Hintergrundpapier (siehe Anlage) mit Fragen erstellt, um die Aussprache zu strukturieren.
3. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, das Hintergrundpapier des Vorsitzes (siehe Anlage) zur Kenntnis zu nehmen und dem Rat für den genannten Gedankenaustausch zu übermitteln.

Ein sauberer Planet für alle: Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft – Verkehrspolitische Aspekte

Auf den Verkehr entfallen rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU; derzeit ist der Verkehrssektor der einzige Sektor, in dem die Emissionen zugenommen haben.¹ Die Abhängigkeit der EU von Importen von Erdöl und Mineralölerzeugnissen liegt nun bei über 85 %.² Die Verkehrspolitik ist in den letzten Jahren zu einem zentralen Bestandteil der EU-Klimapolitik EU geworden. Gleichzeitig spielen Klima- und Umweltziele bei der Gestaltung der künftigen Verkehrspolitik eine wichtige Rolle. Um erhebliche Emissionsreduktionen zu erreichen und den Wandel im Verkehr anzustoßen, sind konkrete und ehrgeizige Maßnahmen und ein ganzheitlicher Ansatz für alle Verkehrsträger erforderlich. Viele unterstützende politische Maßnahmen in anderen Bereichen sind erforderlich, darunter insbesondere Bepreisung, Forschung, Entwicklung und Innovation sowie "weiche" Maßnahmen, die Veränderungen des Verbraucherverhaltens bewirken.

Die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris wurden ersucht, bis 2020 dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC) ihre langfristigen Strategien für eine hinsichtlich der Treibhausgase emissionsarme Entwicklung bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts zu übermitteln. Am 28. November 2018 hat die Kommission die Mitteilung "Ein sauberer Planet für alle: Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft" angenommen.³ Darin wird aufgezeigt, wie Wirtschaft und Gesellschaft nach Vorstellung der Kommission umgestaltet werden könnten, damit bis zum Jahr 2050 Netto-Treibhausgasemissionen von null erreicht werden.

Auf dem informellen Treffen der Ministerinnen und Minister für Umwelt und Verkehr vom 30. Oktober 2018 in Graz wurde eine saubere, sichere und leistbare Mobilität erörtert. Bei dem informellen Treffen der Verkehrsministerinnen und -minister am 26. März 2019 in Bukarest war die strategische langfristige Vision Gegenstand informeller Gespräche.

¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität [COM(2016) 501], https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com%282016%29501_de.pdf

² Die EU-Energieversorgung in Zahlen, 2018.

³ Am 28. November 2018 veröffentlichte Mitteilung der Kommission: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_de

Im Juni 2019 hat der Europäische Rat den Rat und die Kommission ersucht, die Beratungen über die zu schaffenden Voraussetzungen, Anreize und günstigen Rahmenbedingungen voranzubringen, um einen Übergang zu einer klimaneutralen EU im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris zu bewerkstelligen. Dieser Übergang sollte gerecht und sozial ausgewogen sein und unter Wahrung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, unter Berücksichtigung der nationalen Gegebenheiten der Mitgliedstaaten und unter Wahrung ihres Rechts, ihren Energiemix selbst festzulegen, bewerkstelligt werden und dabei auf den Maßnahmen aufbauen, die bereits vereinbart wurden, um das für 2030 angestrebte Emissionsminderungsziel zu erreichen. In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass für eine große Mehrheit der Mitgliedstaaten die Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden muss.

Der Europäische Rat hat sich im Juni 2019 ferner auf eine Agenda der EU für die kommenden fünf Jahre geeinigt. Zu den vorrangigen Maßnahmen, die in der neuen Strategischen Agenda 2019-2024 aufgeführt sind, gehören die Gewährleistung, dass das politische Handeln der EU mit dem Übereinkommen von Paris in Einklang steht, sowie die Verbesserung der Umwelt in unseren Städten und auf dem Land sowie unserer Luft- und Wasserqualität; hierbei kommt dem Verkehr eine wichtige Rolle zu.

Eine rasche Verringerung der Emissionen ist notwendig, um den Übergang zu einer klimaneutralen EU zu gewährleisten. Regierungen müssen in der Lage sein, den derzeitigen technologischen Wandel hin zu emissionsarmen und letztendlich emissionsfreien Antriebssträngen, nachhaltigen Verkehrskraftstoffen, Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs zu unterstützen. Auch die Effizienz und ökologische Nachhaltigkeit des Verkehrs könnte durch Multimodalität erheblich gesteigert werden. Durch eine stärkere Integration und den kombinierten Einsatz verschiedener Verkehrsträger können die Stärken der einzelnen Verkehrsträger ausgenutzt und so externe Effekte wie Emissionen oder Staus verringert werden. Neben der Internalisierung externer Kosten betreffen spezifische Maßnahmen Investitionen in ausreichende multimodale Infrastrukturen und die Unterstützung von Umschlaganlagen zur Schließung von Infrastrukturlücken.

Klimapolitische Maßnahmen im Verkehrsbereich sind von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Die Kommission hat im Juni 2019 eine Studie veröffentlicht, in der die externen Kosten des Verkehrs in der EU-28 auf etwa 1 000 Mrd. EUR jährlich geschätzt werden; die Studie kommt zu dem Schluss, dass diese Kosten nur teilweise durch Steuern und Abgaben internalisiert werden. Die externen Kosten umfassen Klimawandel, Luftverschmutzung und Lärm und belaufen sich jährlich auf etwa 440 Mrd. EUR. Die übrigen externen Kosten verteilen sich auf Unfälle und Staus.

Die Bepreisung externer Kosten ist ein wirksames Mittel zur Bekämpfung des Klimawandels und anderer externer Effekte. Sie ergänzt Nichtbepreisungsmaßnahmen wie etwa Regulierung. Eine Bepreisung könnte neue Einnahmequellen für den Haushalt erschließen. Darüber hinaus werden durch die Bepreisung externer Kosten Unternehmen und Bürger belohnt, die in nachhaltigere Technologien investieren.⁴

Die Rolle der TEN-V-Politik, die auch intelligente und innovative Komponenten umfasst, wird dadurch verstärkt, dass sie Voraussetzung für ein effizientes, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem ist. Dieser Rolle wird bei der Überprüfung der TEN-V-Politik, die in diesem Jahr eingeleitet wurde, besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Analog dazu wurden über das Programm für die Fazilität "Connecting Europe" (CEF) hauptsächlich nachhaltige Verkehrsträger unterstützt, wobei 72 % der Gesamtmittel für Maßnahmen bereitgestellt wurden, die zur Verwirklichung der Klimaschutzziele der EU beitragen. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Finanzierungsinstrumente der Fazilität "Connecting Europe" in der geänderten Übertragungsvereinbarung mit der EIB das Angebot von Finanzprodukten stärker auf die Prioritäten der Fazilität "Connecting Europe" im Einklang mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrs und einer besseren Vernetzung ausgerichtet.

Es ist besonders wichtig, dass der Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft und Gesellschaft fair ist und dass die Auswirkungen auf unsere Bürgerinnen und Bürger, die Mitgliedstaaten und die europäische Industrie eindeutig bekannt sind. Der Weg zu einer klimaneutralen Wirtschaft und Gesellschaft wird neue globale Geschäftsmöglichkeiten und Raum für Innovationen bieten. Diese Möglichkeiten sollten umfassend genutzt werden, um die europäische Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten und weiter zu fördern.

Die Rolle des Verkehrssektors ist von entscheidender Bedeutung für den Übergang zu einer klimaneutralen EU. In Anbetracht der vorrangigen Maßnahmen der Strategischen Agenda 2019-2024 und im Anschluss an das Ersuchen des Europäischen Rates, die Beratungen über die zu schaffenden Voraussetzungen, Anreize und günstigen Rahmenbedingungen voranzubringen, werden die Verkehrsministerinnen und -minister gebeten, die für ihr Fachgebiet relevanten Aspekte zur erörtern.

⁴ Studie "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities" (Juni 2019): https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

Fragen für alle Sitzungen

Um die Diskussion in der Sitzung anzuregen, werden die Delegationen gebeten, bei allen drei Sitzungen folgende Fragen zu prüfen:

1) *Ist die derzeitige Verkehrspolitik mit der langfristigen Vision der Verwirklichung der Klimaneutralität vereinbar? Mit welchen Maßnahmen könnte der Verkehrssektor entscheidend zur Klimaneutralität bis 2050 beitragen?*

2) *Stimmen Sie zu, dass eine langfristige Dekarbonisierungsstrategie für den Verkehr einen ganzheitlichen Ansatz ermöglichen würde, der die EU in die Lage versetzen würde, Klimaneutralität zu erreichen? Sollte die Strategie alle Verkehrsträger einbeziehen oder sollten sektorspezifische Strategien entwickelt werden?*

Verringerung der Treibhausgasemissionen im Landverkehr

Der Straßenverkehr bringt der Gesellschaft großen Nutzen, wie territorialen Zusammenhalt und Anbindung, besseren Zugang zu Märkten und Beschäftigungsmöglichkeiten. Gleichzeitig gehen rund 70 % der gesamten verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU-28 auf den Straßenverkehr zurück.

In der Mitteilung der Kommission über eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft werden Schlüsselemente für die Verwirklichung eines sauberen Verkehrswesens aufgezeigt: 1) Erhöhung der Zahl emissionsarmer und -freier Fahrzeuge 2) langfristige Umstellung auf alternative Kraftstoffe für den Verkehr und 3) Verbesserung der Effizienz des Verkehrssystems. Darüber hinaus ist die Erhöhung des Marktanteils der Eisenbahn, insbesondere für den Güterverkehr, von entscheidender Bedeutung für die EU-Strategie für ein klimaneutrales Europa bis 2050.⁵

⁵ Ein sauberer Planet für alle – Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft (COM(2018) 773 final) vom 28. November 2018.

Diese Schlüsselemente umfassen mehrere Maßnahmen, die für den Übergang von entscheidender Bedeutung sind. Die meisten Technologien stehen bereits zur Verfügung, und fortlaufend werden neue entwickelt. Bestehende Lösungen umfassen Plug-in-Hybride, Elektrofahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb sowie Brennstoffzellen, andere alternative Kraftstoffe, Digitalisierung, Lade- und Tankstelleninfrastruktur. Auch neue Verkehrsdienste auf der Grundlage fortschrittlicher Fahrscheinsysteme nehmen an Bedeutung zu. Durch die Flächennutzung, die Verkehrsplanung und die Förderung des Rad- und Fußverkehrs und des öffentlichen Verkehrs können wir die Effizienz des städtischen Verkehrssystems steigern. Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und auf den Schiffsverkehr trägt zu nachhaltiger Logistik und nachhaltigem Verkehr bei. Gleichzeitig können vernetztes, kooperatives und automatisiertes Fahren dazu beitragen, die Energieeffizienz des Straßenverkehrs zu verbessern.

Die EU hat sich in den letzten Jahren auf mehrere wichtige Gesetzgebungsinitiativen geeinigt, etwa zu CO₂-Emissionsnormen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge, einem aerodynamischen Design von Lastkraftwagen und Zielvorgaben für saubere Fahrzeuge im öffentlichen Beschaffungswesen. Der Eurovignetten-Vorschlag steht in direktem Zusammenhang mit der Klimapolitik und der Internalisierung externer Kosten. Der Rat berät derzeit über diesen Vorschlag und der Vorsitz strebt an, dass im Dezember eine allgemeine Ausrichtung festgelegt wird. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Gestaltung ihrer Mautsysteme zwar flexibel sein können, aber das neue EU-System sollte auch dem Benutzer- und dem Verursacherprinzip Rechnung tragen.

Es ist jedoch klar, dass weitere Initiativen erforderlich sind. Ein erfolgreicher Übergang zur Klimaneutralität erfordert einen integrierten und systematischen Ansatz und eine klare Vision für die Dekarbonisierung des Landverkehrs, einschließlich langfristiger Sicherheit für benötigte Investitionen.

Fragen für Sitzung I

Um die Diskussion in der Sitzung anzuregen, werden die Delegationen gebeten, folgende Fragen zu prüfen und ihre Antworten auf drei Minuten zu beschränken.

- 1) *Was sind Ihrer Ansicht nach die effizientesten und realistischsten Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Treibhausgasemissionen im Landverkehr zu verringern? Was sollte in den nächsten fünf Jahren auf EU-Ebene behandelt werden?*
- 2) *Wie können Emissionen aus dem Straßenverkehr so reduziert werden, dass die soziale Dimension und die Notwendigkeit eines gerechten Übergangs berücksichtigt werden? Welche neuen politischen Maßnahmen werden erforderlich sein, um den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft in sozial gerechter Weise zu erleichtern?*

Verringerung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Der Luftverkehr ist fester Bestandteil jedes modernen Verkehrssystems. Einerseits ermöglicht er eine globale Vernetzung und unterstützt das Wirtschaftswachstum auf vielfältige Weise.

Andererseits stellt er eine wachsende Herausforderung im Hinblick auf die Verwirklichung unserer Klimaziele dar. Auf den Luftverkehr entfallen 2-3 % der weltweiten Treibhausgasemissionen und 3,6 % der Emissionen in der EU, was 13,4 % der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor entspricht. Bis 2040 dürfte der weltweite Luftverkehr um bis zu 300 % zunehmen. Unter Berücksichtigung des jüngsten Berichts⁶ des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC) ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Luftfahrtbranche mit der Stabilisierung der Emissionen beginnt und Maßnahmen einleitet, um diese zu verringern.

Die globale Luftfahrtbranche hat einen wichtigen Schritt unternommen, indem sie die Einrichtung des Mechanismus zum Ausgleich und zur Reduzierung von Emissionen im internationalen Luftverkehr (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA) vereinbart hat, mit dem ab 2020 CO₂-neutrales Wachstum erreicht werden soll. Die abschließenden Verhandlungen über CORSIA laufen und dienen dem Ziel, ein globales System zu schaffen, das so umweltverträglich wie möglich ist, und bis 2021 eine wirksame und weltweite Umsetzung sicherzustellen. Auf EU-Ebene wird die Luftfahrt in das Emissionshandelssystem (EHS) der Union, das EWR-interne Flüge erfasst, einbezogen. Innerhalb eines Jahres nach Abschluss des CORSIA-Pakets und vor Beginn der Anwendung des Mechanismus sollte die Kommission in einem Bericht an die Mitgesetzgeber prüfen, wie diese Instrumente in Unionsrecht umgesetzt werden können. Gegebenenfalls sollte die Kommission ihrem Bericht auch einen Vorschlag beifügen, der der Zielsetzung entspricht, den Beitrag des Luftverkehrs zu der Verpflichtung der Union zu einer gesamtwirtschaftlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 sicherzustellen.

Eine weitere wichtige Initiative ist die Verbesserung des Flugverkehrsmanagements und damit die Verringerung der Emissionen infolge ineffizienter Flüge. Die Kommission hat eine "Gruppe der Weisen" zur Zukunft des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky – SES) eingerichtet, die Empfehlungen für eine bessere Leistung und bessere Dienstleistungen unter Berücksichtigung der kontinuierlichen Zunahme des Luftverkehrs abgeben soll. Ziel sollte es sein, gemeinsame Lösungen zu vereinbaren und gemeinsam darauf hinzuarbeiten, den Rechtsrahmen für den einheitlichen europäischen Luftraum zu aktualisieren und zu verbessern.

⁶ Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global GHG emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. <https://ipcc.ch/sr15>

Neue Technologien und operationelle Verbesserungen von Luftfahrzeugen, die Elektrifizierung von Bodendienstgerät und Verbesserungen beim Flugverkehrsmanagement haben bereits zu einer erheblichen Steigerung der Energieeffizienz in der Luftfahrt geführt. Laufende und künftige Forschungs- und Innovationsprojekte der EU werden die Grundlage für die operationellen und technischen Lösungen der Zukunft bilden. Dennoch muss noch viel mehr getan werden, um das Ziel der ICAO – CO₂-neutrales Wachstum ab 2020 – zu erreichen und insbesondere dazu beizutragen, dass die Ziele des Übereinkommens von Paris verwirklicht werden. Auch wenn uns klar ist, dass alternative Kraftstoffe derzeit nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen, so sind nachhaltige Flugzeugtreibstoffe eine der wirksamsten Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen. Es sollten Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten in Betracht gezogen werden, um die Erzeugung und Verwendung von nachhaltigen Flugzeugtreibstoffen zu fördern. Die Elektrifizierung des Luftverkehrs, insbesondere für kurze und mittlere Entfernungen, und die Entwicklung von Hybridflugzeugen sind bereits im Gange, doch wird dies noch Jahrzehnte dauern.

Die europäischen Klimaschutzambitionen haben ihren Niederschlag bei den jüngsten Beratungen über Flugsteuern und Flugzeugtreibstoffsteuern in der EU gefunden, die darauf abzielen, gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger zu schaffen.⁷ Derzeit wird fossiler Flugzeugtreibstoff bei Flügen innerhalb der EU oder internationalen Flügen nicht besteuert, auch wenn einige Mitgliedstaaten Steuern pro Fluggast erheben. Die Luftfahrt ist eine globale Industrie und deshalb sind globale Lösungen aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit wichtig, wobei aber auch das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen bewertet werden muss. Angesichts des Beginns der Pilotphase von CORSIA im Jahr 2021 und des derzeitigen Status der Luftfahrt im Rahmen des EHS ist es von wesentlicher Bedeutung, dass neue Initiativen sorgfältig und kohärent geplant werden. Jedoch sollten auch ausgewogene und wirksame regionale Lösungen in Erwägung gezogen werden, wenn das für die Erreichung unserer Klimaziele erforderliche Maß an Ehrgeiz weltweit nicht erreicht wird.

⁷ Die Themen "Luftverkehrssteuer" und "Bepreisung von CO₂-Emissionen" standen auf der Tagesordnung der Tagung des Rates (Verkehr) vom 6. Juni, der Tagung des Rates (Wirtschaft und Finanzen) vom 12. Februar und der Tagung des Rates (Umwelt) vom 5. März unter "Sonstiges".

Fragen für Sitzung II

Um die Diskussion in der Sitzung anzuregen, werden die Delegationen gebeten, folgende Fragen zu prüfen und ihre Antworten auf drei Minuten zu beschränken.

1) Die endgültigen Vorbereitungen von CORSIA sind in der ICAO noch nicht abgeschlossen.

Welche Auswirkungen wird CORSIA Ihres Erachtens bei der Verringerung der Luftverkehrsemissionen haben und wie sollte CORSIA in das EHS integriert werden, das wir bereits in der EU haben?

2) *Welche Maßnahmen wären Ihrer Ansicht nach am effizientesten, um die Emissionen aus dem Luftverkehr zu verringern und gleichzeitig eine unter sozialen Gesichtspunkten zugängliche Anbindung und Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssektors und anderer Wirtschaftszweige, die davon abhängig sind, zu erhalten? Welche zusätzlichen Maßnahmen könnte die EU ergreifen, um die Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr innerhalb der nächsten fünf Jahre zu verringern (z. B. Besteuerung, Verpflichtung zur Beimischung von nachhaltigen Flugkraftstoffen, Flugsicherungsgebühren)?*

Verringerung der Treibhausgasemissionen im Seeverkehr

Mehr als 80 % des weltweiten Handelsvolumens werden auf dem Seeweg transportiert, daher bildet der Seeverkehr weiterhin das Rückgrat des internationalen Handels. Der Seeverkehr und alle damit verbundenen Seeverkehrsdienstleistungen sind für europäische Unternehmen von wesentlicher Bedeutung und ermöglichen es ihnen, im globalen Wettbewerb zu bestehen. Der internationale Seeverkehr ist jedoch eine wachsende Quelle von Treibhausgasen. Nach der dritten Treibhausgas-Studie⁸ der IMO entfallen etwa 2,5 % der weltweiten Treibhausgasemissionen auf den Seeverkehr. Diese Emissionen werden bis 2050 voraussichtlich um 50 % bis 250 % steigen, wodurch ein erhebliches Risiko entsteht, dass die Ziele des Übereinkommens von Paris untergraben werden.

⁸ Link zu der Studie:
<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

Im April 2018 hat die IMO eine erste Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr angenommen.⁹ Ziel ist es, die Zunahme der Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs zu beenden und die jährlichen Gesamtemissionen bis zum Jahr 2050 um mindestens 50 % gegenüber 2008 zu senken, mit dem zusätzlichen Ziel, sie noch in diesem Jahrhundert vollkommen einzustellen. Die IMO arbeitet derzeit an kurzfristigen Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen bereits vor 2023 und der Entwicklung möglicher mittel- bis langfristiger Maßnahmen, über die bis 2023 eine Einigung erzielt werden soll.

Trotz der Bemühungen vieler EU-Mitgliedstaaten und anderer Mitglieder der IMO bei Entwicklungs- und Umsetzungsmaßnahmen und der Bekämpfung von Treibhausgasemissionen von Schiffen wurden in der IMO nur zögerliche Fortschritte erzielt. Das EU-System für die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung (measurement, reporting and verification – MRV) von CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr wird derzeit überprüft¹⁰, um dem globalen Datenerhebungssystem der IMO Rechnung zu tragen. Aus den MRV-Daten der EU von 2018 geht hervor, dass die Schiffe des Seeverkehrs in EU-Gewässern mehr als 130 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen verursachen.

Auf internationaler Ebene umfassen Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und folglich der Treibhausgasemissionen verbindliche technische und operationelle Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz durch Design (EEDI) und Management (SEEMP). Zu den möglichen Optionen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen oder zur Steigerung der Effizienz zählen beispielsweise Strecken- und Geschwindigkeits-Optimierungen, Windunterstützungstechnologien, eine bessere Nutzung der Ladeflächen, Verbesserungen des Hauptmotors, Elektrifizierung, Hybrid-Elektro-Schiffe und Geräte zur Bestimmung des Vortriebswirkungsgrades. Neben den Maßnahmen an Bord gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Effizienz in den Häfen und entlang der gesamten Transportkette zu verbessern. Dazu gehören bessere Be- und Entladevorgänge, Landstrom, Just-in-time-Ankunft und andere Lösungen auf der Grundlage von Digitalisierung, Automatisierung und Datenaustausch (auch in der MEPC-Entscheidung MEPC.323 (74) hervorgehoben). Die Emissionssenkungen könnten weiter verbessert werden, indem die Einführung alternativer Energiequellen wie Batterietechnologie im Kurzstreckenseeverkehr beschleunigt wird (z. B. vollelektrische Fähren und Kurzstrecken-Containerschiffe, die bereits in Betrieb sind) und emissionsarme/emissionsfreie Kraftstoffe in allen Schiffen sowie durch die entsprechende Entwicklung der Verteilungsinfrastruktur.

⁹ Erste IMO-Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen und derzeitige Tätigkeiten der IMO im Zusammenhang mit der Verringerung der Treibhausgasemissionen im Seeverkehr.
https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250_IMO%20submission_Talanoa%20Dialogue_April%202018.pdf

¹⁰ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen, COM(2019) 38 final.

Angesichts des globalen Charakters der Schifffahrt sollten globale Maßnahmen Vorrang haben. Wenn jedoch die Ambitionen weltweit nicht den Zielvorstellungen entsprechen, die erforderlich sind, um unsere Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu erfüllen, so müssten auch angesichts des Anteils der Emissionen im Zusammenhang mit der EU zusätzliche Maßnahmen auf EU-Ebene in Erwägung gezogen werden.

Fragen für Sitzung III

Um die Diskussion in der Sitzung anzuregen, werden die Delegationen gebeten, folgende Fragen zu prüfen und ihre Antworten auf drei Minuten zu beschränken.

1) *Welche Maßnahmen wären Ihrer Ansicht nach am effizientesten, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs zu verringern?*

2) *Da die IMO nur relativ langsam Fortschritte erzielt, könnten zusätzliche Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich sein. Welche zusätzlichen Maßnahmen könnte die EU innerhalb der nächsten fünf Jahre ergreifen, um die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zu verringern (z. B. alternative Kraftstoffe, Verpflichtung zur Bereitstellung von landseitiger Stromversorgung in EU-Häfen, verbesserte Energieeffizienz, EHS)?*